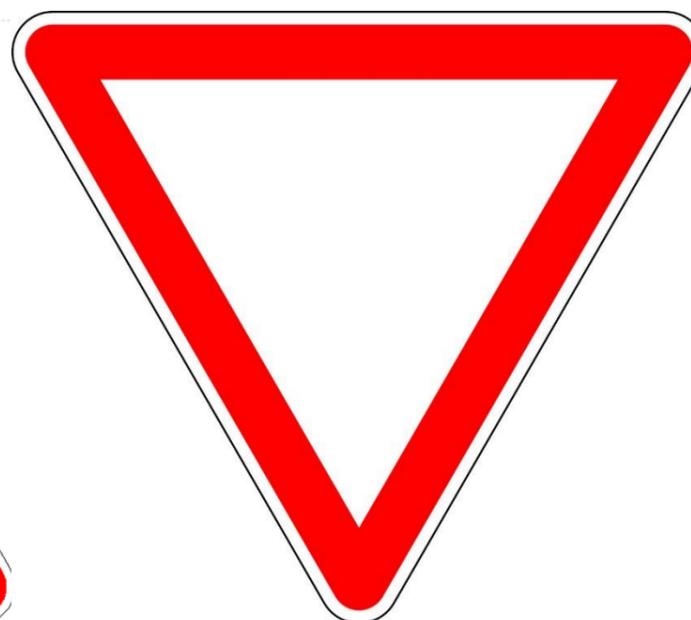


ПРОЕКТ
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
ПОЛЪЯНОВСКОГО СЕЛЬСОВЕТА ЧИСТООЗЕРНОГО РАЙОНА НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ



2022 г.

РАЗРАБОТАЛ:

Директор ООО «СИБСДК-ГРУПП»



 Дацко И.В.

УТВЕРЖДАЮ:

Согласовано

Согласовано

ПРОЕКТ

ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ПОЛЪЯНОВСКОГО СЕЛЬСОВЕТА ЧИСТООЗЕРНОГО РАЙОНА НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Заказчик: Администрация Польяновского сельсовета
Чистоозерного района Новосибирской области

Разработчик: ООО «СИБСДК-ГРУПП»

Номер тома: 1

Дата разработки: апрель 2022г.

Том 1

Количество томов:1

СОДЕРЖАНИЕ

Наименование главы	№ страницы
Введение	4
1. Анализ существующей дорожно-транспортной ситуации	5
1.1. Характеристика территории	5
1.2. Характеристика участков автомобильных дорог (улиц)	7
1.3. Анализ существующей организации движения транспортных средств и пешеходов	7
1.4. Анализ размещения и состояния существующих технических средств организации дорожного движения	7
1.5. Характеристика основных параметров дорожного движения	8
1.6. Причинно-следственный анализ возникновения ДТП	8
2. Проектные решения по организации дорожного движения.	8
3. Расчет объемов строительного – монтажных работ	9
4. Оценка эффективности решений по организации дорожного движения	9
Графическая часть. Схемы (чертежи) организации дорожного движения)	10
Ситуационная схема	10
Схемы организации дорожного движения по улицам	11
Условные обозначения и пояснения	18
Ведомости проектируемых ТСОДД	20

ВВЕДЕНИЕ

Проект организации дорожного движения на территории муниципального образования Поляновского сельсовета Чистоозерного района Новосибирской области выполнен на основании муниципального контракта на разработку проекта организации дорожного движения.

Проект организации дорожного движения разработан по материалам обследований, выполненных сотрудниками ООО "СИБСДК-ГРУПП " в 2021 году, и материалам работ по паспортизации и диагностике автомобильных дорог (улиц) выполненных силами ООО «Техдор» выполненных в 2020 г.

Проект организации дорожного движения разрабатывается на основании пункта 2 статьи 21 Федерального закона "О безопасности дорожного движения" от 10 декабря 1995 г. №196-ФЗ (с изменениями и дополнениями). Целью разработки проекта является оптимизация методов организации дорожного движения на автомобильных дорогах и улицах или отдельных ее участках, для обеспечения безопасности движения транспортных средств и пешеходов, своевременного формирования участников движения о дорожных условиях, обеспечения правильного использования водителями ширины проезжей части и увеличения пропускной способности автомобильных дорог и улиц.

Проект организации дорожного движения составлен в соответствии с Приказом Министерства транспорта РФ "Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения" от 30 июля 2020 года N 274. Проектом предусмотрен комплекс работ, при котором производится установка дорожных знаков, нанесение горизонтальной дорожной разметки, монтаж удерживающих и ограничивающих ограждений, а так же даются рекомендации по оборудованию улицы пешеходными тротуарами или пешеходными дорожками и наружным освещением.

Размер знаков, форма и цвет приняты по ГОСТ 32945-2014 «Знаки дорожные. Технические требования» и ГОСТ Р 52290-2004 и «Знаки дорожные. Общие технические требования», расстановка технических средств принята по ГОСТ Р 52289-2019 "Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств".

Пояснительная записка

1. Анализ существующей дорожно-транспортной ситуации

1.1. Характеристика территории



Рисунок 1 – Ситуационный план Чистоозерного района

В физико-географическом отношении район работ расположен на Западно-Сибирской равнине, которая занимает всю западную часть Сибири от Уральских гор на западе до Среднесибирского плоскогорья на востоке. В геологическом плане территория опускается с юга на север, абсолютные высоты варьируются от 100 до 166 м., что косвенно подтверждает форма эстуария рек. Барабинская низменность (Барабинская степь) — низменность в южной части Западной Сибири, в пределах Новосибирской и Омской областей. Представляет собой волнистую равнину высотой 100—150 м над уровнем моря; в южной части встречаются параллельные повышения — «гривы». Берёзовые колки перемежаются с болотами и лугово-степной растительностью. Территория сильно заболочена, в понижениях имеются пресные и солёные озёра, сфагновые болота и солончаковые луга. Один из важных районов молочного животноводства и земледелия Западной Сибири; значительные площади распаханы.

Рассматриваемая территория находится в третьей дорожно-климатической зоне и характеризуется резко выраженным континентальным климатом с продолжительной суровой зимой, сравнительно коротким, но теплым летом, поздними весенними и ранними осенними заморозками.

В состав Поляновского муниципального образования входит 1 населенный пункт:

1. село Поляново;

Административным центром сельсовета является с. Поляново. Административным центром Чистоозерного района является р.п. Чистоозерное.

С районным центром с. Поляново, связывает автомобильная дорога (далее – а/д) а/д «Чистоозерное – Поляново» (на участке переходный тип покрытия), находящаяся в оперативном управлении ГКУ НСО ТУАД.

Основной хозяйственной деятельностью на данной территории является сельское хозяйство, иные производственные предприятия отсутствуют.

Ситуационный план Чистоозерного района представлена на рисунке 1.

1.2 Характеристика участков автомобильных дорог (улиц)

Характеристики участков автомобильных дорог для разработки ПОДД приняты на основании данных, указанных в паспортах автомобильных дорог (улиц), и отчетах по диагностике автомобильных дорог (улиц). Разработанных ООО «Техдор» в 2020 г.

В данных отчетах содержится полная информация, отражающая категории к которой относится автомобильные дороги (улицы) и основные транспортно-эксплуатационные характеристика автомобильных дорог (улиц), с указанием их фактического состояния.

В соответствии с данными содержащимися в отчетах по диагностике автомобильных дорог (улиц) Поляновского сельсовета, автомобильные дороги (улицы) находящиеся в нормативном состоянии отсутствуют.

Схемы организации дорожного движения представленные далее по тексту, содержат в себе информацию о типах покрытия и количестве полос движения участков автомобильных дорог (улиц).

1.3 Анализ существующей организации движения транспортных средств и пешеходов

Движение транспортных средств по состоянию на апрель 2022 г. на территории Поляновского сельсовета организовано посредством основных положений правил дорожного движения Российской Федерации и технических средств организации дорожного движения, находящихся в неудовлетворительном состоянии. Общественный транспорт в виде автобусов (иной отсутствует), осуществляет доставку пассажиров только до населенных пунктов. Внутри поселений, маршруты движения общественного транспорта отсутствуют. Движение пешеходов не организовано.

1.4 Анализ размещения и состояния существующих технических средств организации дорожного движения (далее – ТСОДД)

Существующие технические средства организации дорожного движения по состоянию на апрель 2022 г. находятся в неудовлетворительном состоянии. Большая часть ТСОДД утрачена или отсутствует. В основном ТСОДД располагаются у детских образовательных учреждений в виде: дорожных знаков, светофоров, пеш. ограждений. Искусственное освещение, также имеет

неудовлетворительное состояние, так как не обеспечивает требуемые показатели освещенности в ночное время суток. Движение пешеходов не организовано, отсутствуют тротуары или пешеходные дорожки, на дорогах (улицах), имеющих категории в соответствии с СП 42.13330.2016 «Основная улица сельского поселения», «Местная дорога» и «Местная улица».

1.5 Характеристика основных параметров дорожного движения

В связи с низкой плотностью населения, низкой плотностью застройки, отсутствием производственных предприятий, и отсутствием транзитного транспорта, интенсивность движения транспортных средств по основной улице составляет от 50 до 200 авт/сут. По улицам, имеющим категорию «проезд» в соответствии с СП 42.13330.2016 до 50 авт/сут. При этом в основном транспортный поток на 84 % представлен легковыми транспортными средствами в т.ч. мотоциклами, 14% представляют сельскохозяйственная техника (трактора, грузовики и др.), 2% представляют автобусы (общественный транспорт).

1.6 Причинно-следственный анализ возникновения ДТП

По данным предоставленным Заказчиком (Администрацией Польшановского сельсовета), на территории Польшановского сельсовета отсутствуют места концентрации ДТП и очаги аварийности.

2 Проектные решения по организации дорожного движения

Основные проектные решения по организации дорожного движения представлены в виде схем (чертежей) по каждой автомобильной дороге (улице) входящей в состав муниципального образования, и находящейся в собственности администрации муниципального образования.

Необходимо отметить, что принятые проектные решения не вносят изменения в привычный для пользователей дорог режим организации движения, а направлены на повышение безопасности дорожного движение как водителей, так и пешеходов, основываясь на положениях нормативно-технической документации и законодательства Российской Федерации.

3 Расчет объемов строительно – монтажных работ

Объемы необходимых ТСОДД представлены в виде ведомостей по каждому из видов технических средств организации дорожного движения. Стоимость строительно – монтажных работ должна определяться Заказчиком по следующим причинам.

1. Стоимость должна быть уточнена по состоянию на год в который планируется установка тех или иных ТСОДД.
2. Монтаж ТСОДД таких как дорожные знаки, пешеходные ограждения, тротуары (пешеходные дорожки), светофорные объекты, в соответствии с Приказом министерства транспорта Российской Федерации № 402 от 16.11.2012 г. «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог». осуществляется в рамках работ по капитальному ремонту или ремонту автомобильных дорог (улиц). Для выполнения работ по капитальному ремонту или ремонту требуется разработка проектно-сметной документации в рамках которой будет произведен подсчет объемов земляных работ, произведен выбор оптимальных материалов изделий и полуфабрикатов для выполнения проектных решений, будут избраны оптимальные технологии для выполнения тех или иных видов работ.

4 Оценка эффективности решений по организации дорожного движения

Принятые проектные решения:

- 1.установка дорожных знаков;
- 2.устройство тротуаров или пешеходных дорожек;
- 3.установка пешеходных ограждений;
- 4.установка недостающего искусственного освещения;
- 5.установка светофорных объектов.

Которые отражены в схемах (чертежах) по каждой автомобильной дороге (улице), доказали свою эффективность работы на протяжении многих десятилетий. Принятые решения не имеют инновационного характера, и опираются на основную нормативно - техническую документацию, действующую на территории Российской Федерации, и законодательство регулирующее данную сферу жизнедеятельности на территории Российской Федерации.

Новосибирская область, Чистоозерный район, Поляновский сельсовет, с. Поляново



Условные обозначения:

— ул. Первомайская

— пер. 60 лет Октября

— ул. 60 лет Октября

— ул. Новая

— пер. Новый

— пер. Большой

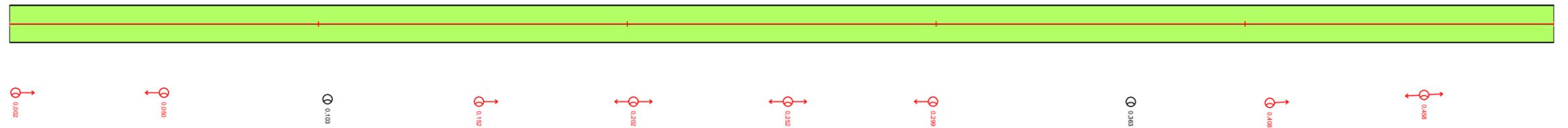
— Направление движения от начала к концу улицы

Автомобильные дороги находящиеся в опер. управлении ГКУ НСО ТУАД:

— а/д «Чистоозерное - Поляново»

Откосы слева		
Тротуары слева		
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		$L=500$ $\alpha=0$
Видимость в обратном направлении		

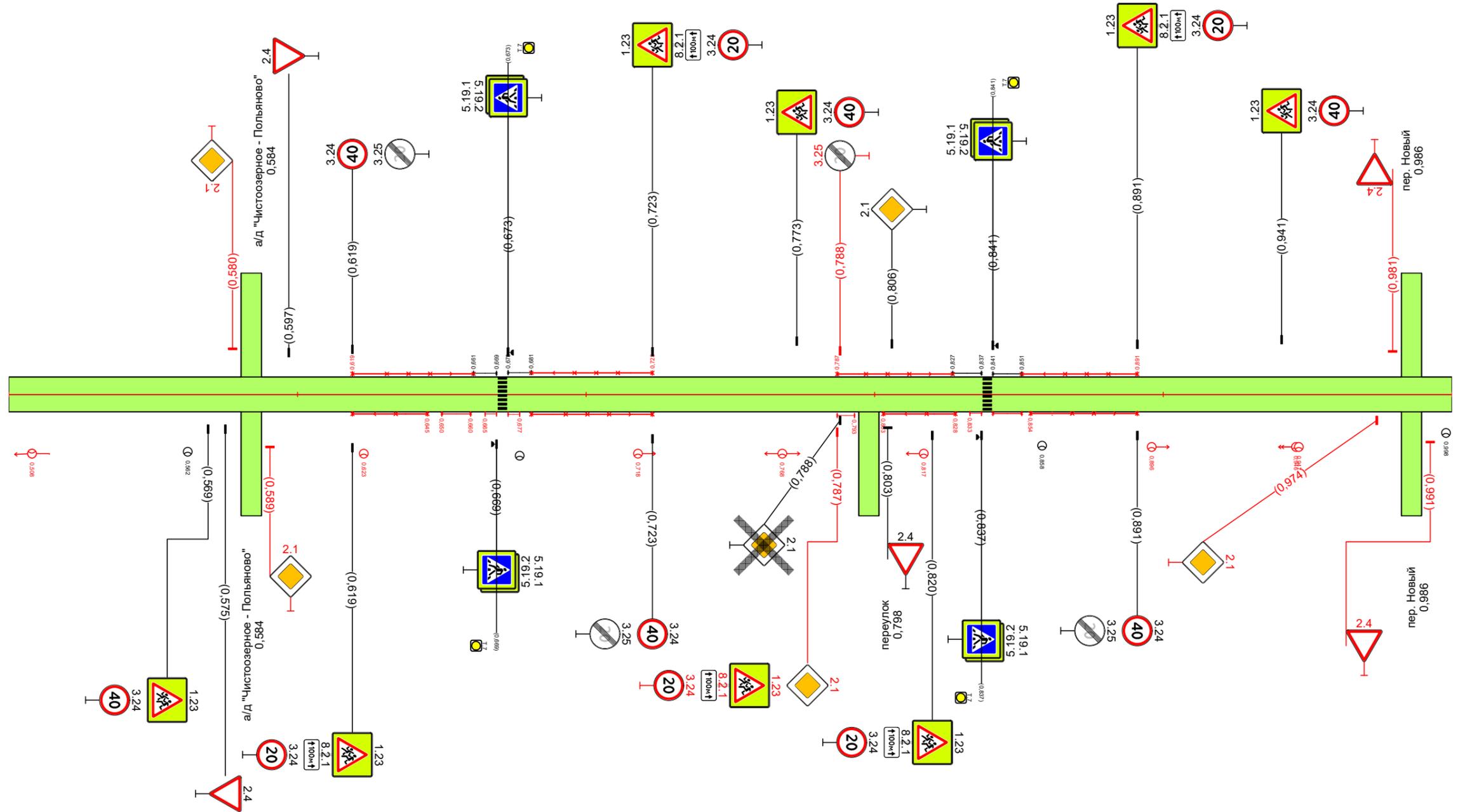
Новый проект
ул. Первомайская (км0+000-км1+897) с. Пальяново протяж. 1,897 км
0,000-0,500



Видимость в прямом направлении		
Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		
Откосы справа		

Откосы слева		
Тротуары слева		
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		$L=500$
Видимость в обратном направлении		$a=0$

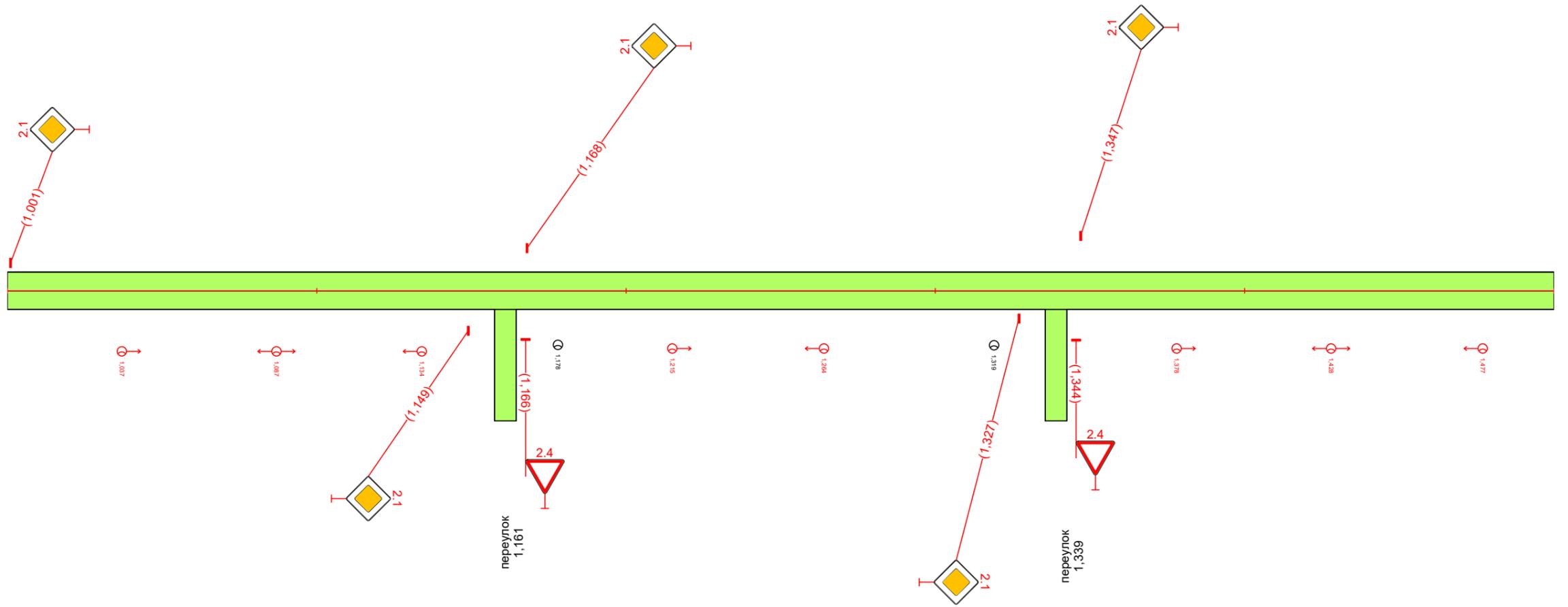
Новый проект
 ул. Первомайская (км0+000-км1+897) с. Полянково протяж. 1,897 км
 0,500-1,000



Видимость в прямом направлении		
Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		
Откосы справа		

Откосы слева		
Тротуары слева		
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		$L=500$ $\alpha=0$
Видимость в обратном направлении		

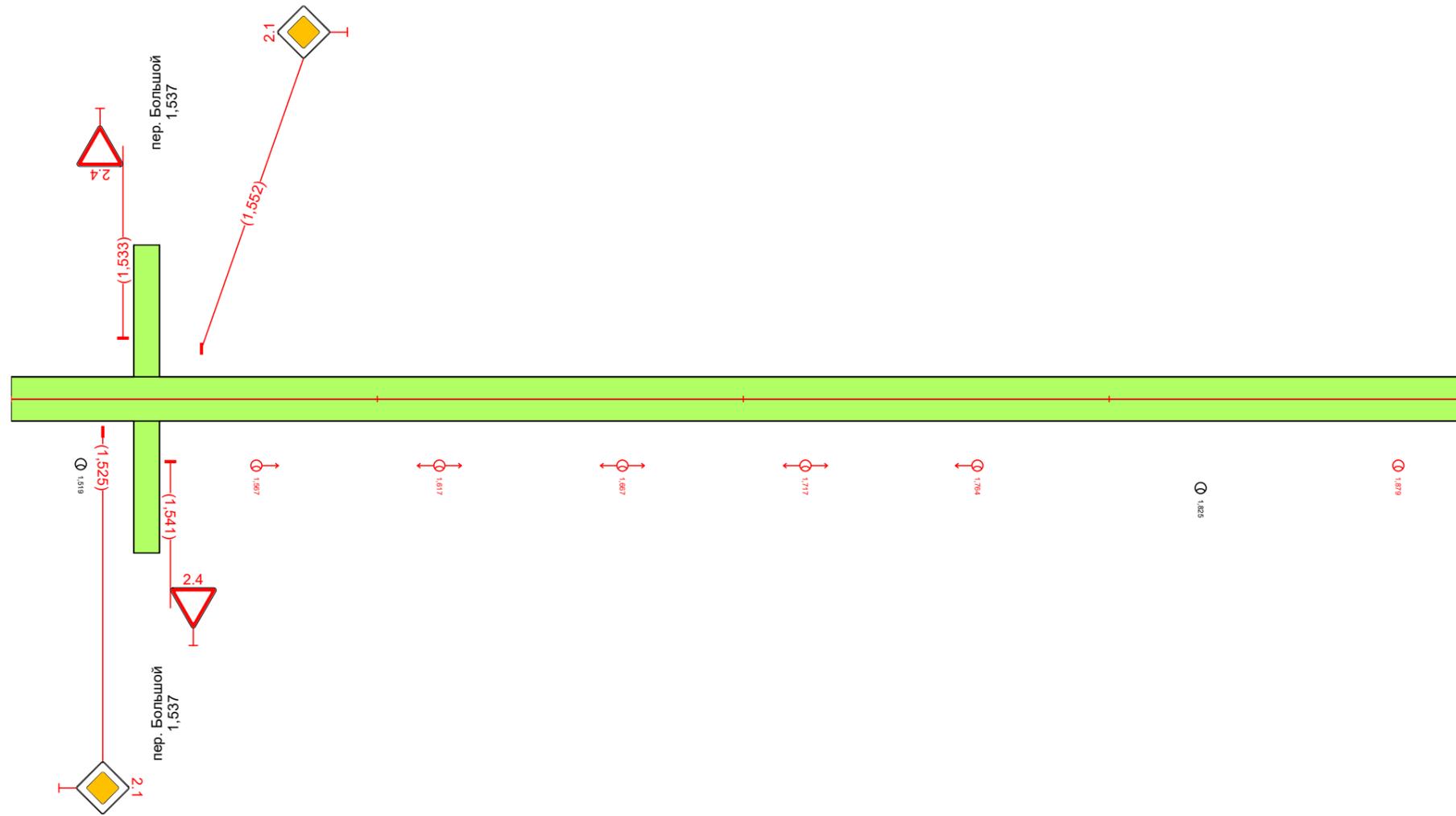
Новый проект
ул. Первомайская (км0+000-км1+897) с. Пальяново протяж. 1,897 км
1,000-1,500



Видимость в прямом направлении		
Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		
Откосы справа		

Откосы слева		
Тротуары слева		
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		$L=397$ $\alpha=0$
Видимость в обратном направлении		

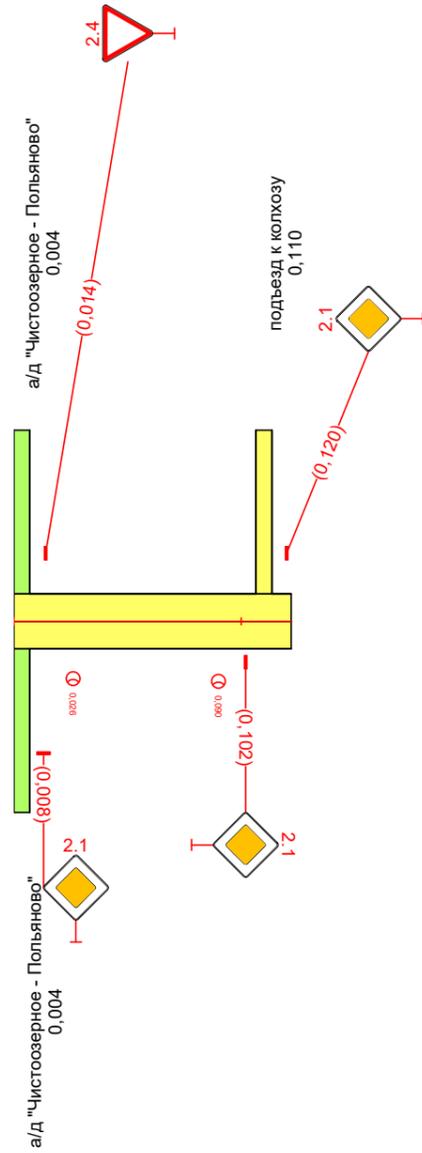
Новый проект
 ул. Первомайская (км0+000-км1+897) с. Польшино протяж. 1,897 км
 1,500-1,897



Видимость в прямом направлении		
Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		
Откосы справа		

Откосы слева		
Тротуары слева		
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		L=1000 a=0
Видимость в обратном направлении		

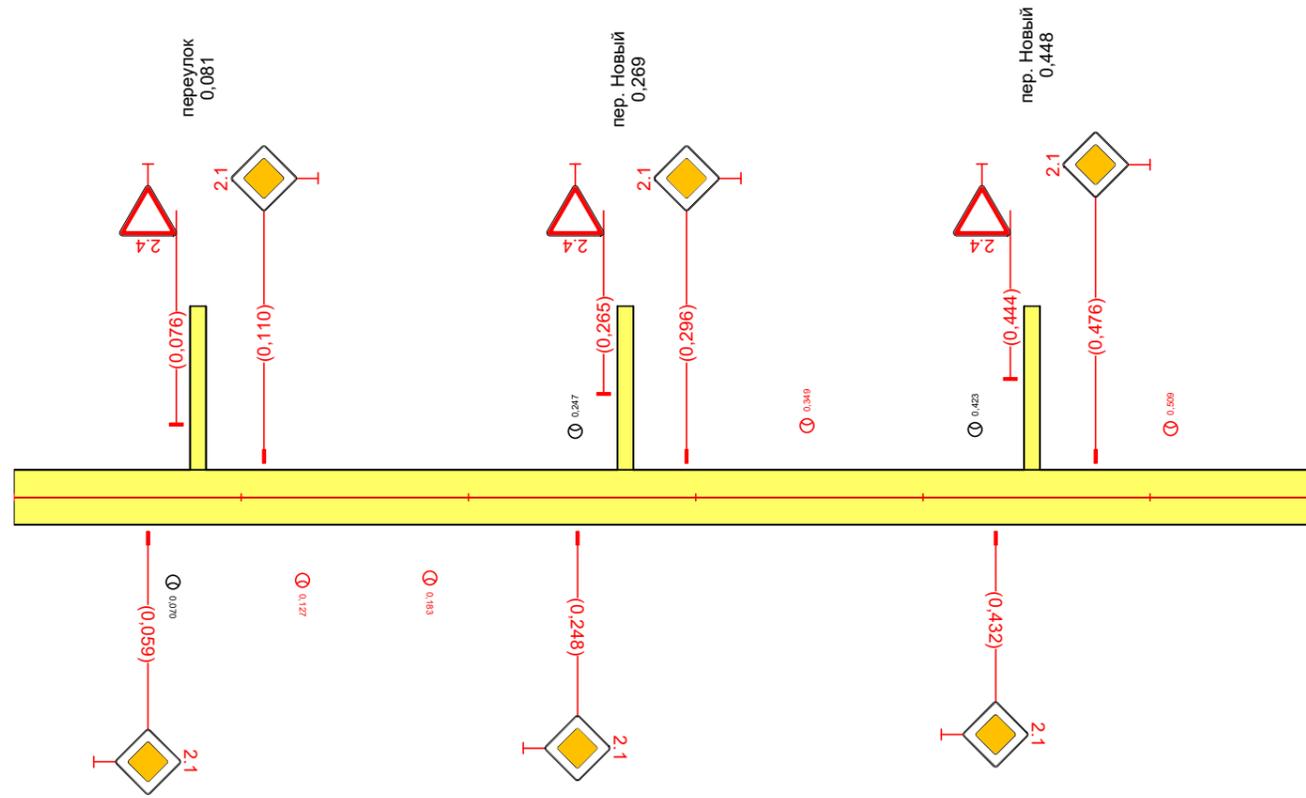
Новый проект
 пер. 60 лет Октября (км0+000-км0+122) с. Пальяново протяж. 0,122 км
 0,000-1,000



Видимость в прямом направлении		
Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		
Откосы справа		

Откосы слева		
Тротуары слева		
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		L=1000 a=0
Видимость в обратном направлении		

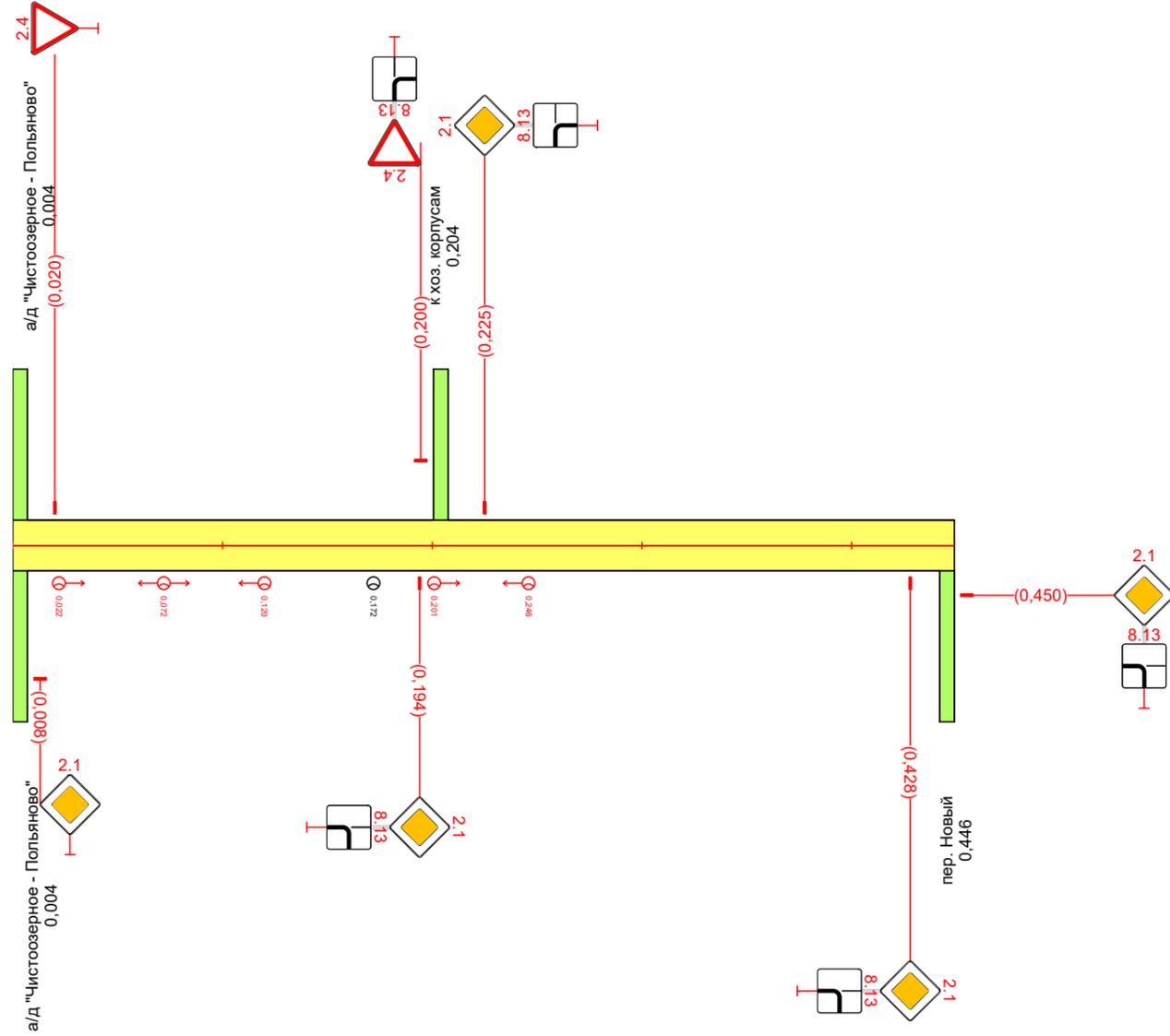
Новый проект
 ул. 60 лет Октября (км0+000-км0+571) с. Полянково протяж. 0,571 км
 0,000-1,000



Видимость в прямом направлении		
Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		
Откосы справа		

Откосы слева		
Тротуары слева		
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		L=1000 a=0
Видимость в обратном направлении		

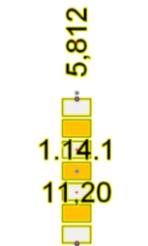
Новый проект
 ул. Новая (км0+000-км0+449) с. Полянково протяж. 0,449 км
 0,000-1,000



Видимость в прямом направлении		
Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		
Откосы справа		

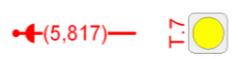
Условные обозначения:

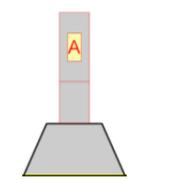
 - Дорожные знаки (номер дорожного знака указан над знаком по ГОСТ 52289-2019
в скобках указано положение дорожного знака в плане в километрах)

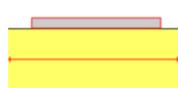
 - Горизонтальная дорожная разметка (номер разметки указан в середине разметки
по ГОСТ 52289-2019. Под номером указана длина разметки в метрах. Над разметкой указано
положение разметки в плане в километрах)

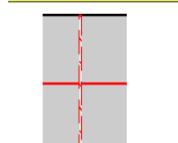
 - Сигнальные столбики (над сигнальными столбиками указано положение столбиков
в плане в километрах)

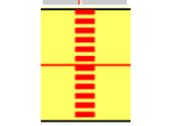
 - Барьерное ограждение (над барьерным ограждением в начале и конце участка указано
положение ограждения в плане в километрах)

 - Светофор (в скобках указано положение светофора в плане в километрах)
рядом указан тип светофора (на изображении светофор типа Т7)

 - остановочный пункт общественного транспорта (в состав остановочного пункта
входят: площадка ожидания, посадочная площадка, заездной карман, автопавильон)

 - Тротуар

 - Сборная искусственная неровность

 - Пешеходный переход на переходном и низшем типе покрытия
(без горизонтальной дорожной разметки)

 - Искусственное электроосвещение
(над фонарями указано положение фонарей и опор в плане)

 - Капитальный или облегченный тип покрытия проезжей части

 - Переходный тип покрытия проезжей части

 - Низший тип покрытия проезжей части

 - Ограничивающее пешеходное ограждение

Пояснения:

1. Дорожные знаки в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52290-2004 в населенных пунктах рекомендуется устанавливать I типоразмера, с типом световозвращающей пленки А, за исключением знаков, применяемых с желто-зеленой флуоресцентной пленкой, данные знаки рекомендуется устанавливать I типоразмера (без учета фона), с пленкой типа В. Так же исключением являются знаки, установка которых предусматривается возле детских образовательных учреждений их так же рекомендуется применять со световозвращающей пленкой типа В. За границами населенного пункта рекомендуется применять знаки II типоразмера со световозвращающей пленкой типа А или Б в зависимости от интенсивности движения.
2. Дорожные знаки в соответствии с требованиями ГОСТ 32945-2014 в населенных пунктах на дорогах (улицах) с капитальным или облегченным типом покрытия, рекомендуется применять 2 типоразмера с классом световозвращающей пленки Ib. На дорогах (улицах) с переходным или низшим типом покрытия рекомендуется применять 1 типоразмера с классом световозвращающей пленки Ib. Исключение составляют знаки, которые применяются с желто-зеленой флуоресцентной пленкой, данные знаки рекомендуется устанавливать 2 типоразмера (без учета фона), с пленкой класса III. Так же исключением являются знаки, установка которых предусматривается возле детских образовательных учреждений их так же рекомендуется применять со световозвращающей пленкой класса III. За границами населенного пункта рекомендуется применять знаки 2 типоразмера со световозвращающей пленкой класса Ib или II в зависимости от интенсивности движения.
3. Опоры дорожных знаков должны соответствовать требованиям ГОСТ 32948-2014. Материал применяемый для опор дорожных знаков выбирает заказчик исходя из условий безопасности дорожного движения и экономической целесообразности.
4. Сигнальные столбики рекомендуется применять из пластмассовых материалов. Сигнальные столбики должны отвечать требованиям ГОСТ 32843-2014 или ГОСТ Р 50970-2011.
5. Ограничивающие пешеходные ограждения должны соответствовать требованиям ГОСТ Р 59401-2021.
6. На схемах организации движения на дорогах (улицах) с категорией «местная дорога», «местная улица», «основная улица сельского поселения» по СП 42.13330.2016, а также возле детских образовательных учреждений, условно показаны тротуары, в данном случае взамен тротуаров могут быть устроены пешеходные дорожки.
7. Геометрические параметры тротуаров выбираются согласно требованиям СП 42.13330.2016. Рекомендуется устройство тротуаров или пешеходных дорожек из тротуарной плитки или брусчатки по следующим причинам.
 - 7.1. Работы по устройству тротуаров с покрытием из тротуарных плит возможно производить в условиях отрицательных температур.
 - 7.2. Населенные пункты имеют большую удаленность от мест производства асфальтобетонной смеси, что негативно влияет на качество работ.
 - 7.3. Покрытие из тротуарной плитки/брусчатки является более экономически выгодным по сравнению с иными капитальными или облегченными видами покрытия.
8. Освещение автомобильных дорог (улиц) должно соответствовать ГОСТ 33176-2014. На схемах ОДД условно показаны линии освещения с шагом опор не более 50 м. При этом данный шаг может быть изменен в зависимости от применяемых фонарей и кронштейнов.
9. Горизонтальную дорожную разметку наносится на автомобильных дорогах и улицах, ширина проезжей части которых составляет не менее 6,0 м. В соответствии с ГОСТ 52289-2019 при этом на дорогах или улицах с интенсивностью движения менее 1500 авт/сут. Горизонтальная дорожная разметка не наносится. Исключением в данном случае являются участки автомобильных дорог (улицах) вблизи детских образовательных учреждений. И любые регулируемые и нерегулируемые пешеходные переходы.
10. Остановочные пункты общественного транспорта должны соответствовать требованиям ОСТ 218.1.002-2003.

(0+000- 1+897) .

. 1,897

			(, ² - , -)		/ - -	
--	--	--	--------------------------	--	-------	--

1.23		II	-	0,569		1	
1.23		II	-	0,619		1	
1.23		II	-	0,723		1	
1.23		II	-	0,773		1	
1.23		II	-	0,787		1	
1.23		II	-	0,820		1	
1.23		II	-	0,891		1	
1.23		II	-	0,941		1	
		:	7				
		:	1				
		:	0				
		:	8				

2.4		II	-	0,575		1	
2.4		II	-	0,597		1	
2.1		II	-	0,787		1	
2.1		II	-	0,788		1	
2.4		II	-	0,803		1	" " 0,798
2.1		II	-	0,806		1	
2.1		II	-	0,974		1	
2.4		II	-	0,991		1	" " 0,986
2.1		II	-	1,001		1	
2.1		II	-	1,149		1	
2.4		II	-	1,166		1	" " 1,161
2.1		II	-	1,168		1	
2.1		II	-	1,327		1	
2.4		II	-	1,344		1	" " 1,339
2.1		II	-	1,347		1	
2.1		II	-	1,525		1	
2.4		II	-	1,533		1	" " 1,537

2.4		II	-	1,541		1	" " 1,537
2.1		II	-	1,552		1	
		:	4				
		:	14				
		:	1				
		:	19				

3.24		II	-	0,569		1	
3.24		II	-	0,619		1	
3.24		II	-	0,619		1	
3.25		II	-	0,619		1	
3.24		II	-	0,723		1	
3.24		II	-	0,723		1	
3.25		II	-	0,723		1	
3.24		II	-	0,773		1	
3.24		II	-	0,787		1	
3.25		II	-	0,788		1	
3.24		II	-	0,820		1	
3.24		II	-	0,891		1	
3.24		II	-	0,891		1	
3.25		II	-	0,891		1	
3.24		II	-	0,941		1	
		:	13				
		:	2				
		:	0				
		:	15				

5.19.1		II	-	0,669		1	
5.19.2		II	-	0,669		1	
5.19.1		II	-	0,673		1	
5.19.2		II	-	0,673		1	
5.19.1		II	-	0,837		1	
5.19.2		II	-	0,837		1	
5.19.1		II	-	0,841		1	
5.19.2		II	-	0,841		1	
		:	8				
		:	0				
		:	0				
		:	8				

()

8.2.1		II	-	0,619		1	
8.2.1		II	-	0,723		1	
8.2.1		II	-	0,787		1	
8.2.1		II	-	0,820		1	
8.2.1		II	-	0,891		1	
		:	4				
		:	1				
		:	0				
		:	5				

		:	36				
		:	18				
		:	1				
		:	55				

. 60 (0+000- 0+122) . 0,122

			(, ² , - , -)	/	-	-
--	--	--	----------------------------------	---	---	---

2.4		II	-	0,014		1	
2.1		II	-	0,102		1	
2.1		II	-	0,120		1	
		:	0				
		:	3				
		:	0				
		:	3				

		:	0				
		:	3				
		:	0				
		:	3				

. 60 (0+000- 0+571) . 0,571

			(, ² , - , -)	/	-	-
--	--	--	----------------------------------	---	---	---

2.1		II	-	0,059		1	
2.4		II	-	0,076		1	" " 0,081

2.1		II	-	0,110		1	
2.1		II	-	0,248		1	
2.4		II	-	0,265		1	" " . 0,269
2.1		II	-	0,296		1	
2.1		II	-	0,432		1	
2.4		II	-	0,444		1	" " . 0,448
2.1		II	-	0,476		1	
		:	0				
		:	9				
		:	0				
		:	9				

		:	0				
		:	9				
		:	0				
		:	9				

. (0+000- 0+449) . . 0,449

			(, ² - , -)	/	-	-
--	--	--	--------------------------------	---	---	---

2.4		II	-	0,020		1	
2.1		II	-	0,194		1	
2.4		II	-	0,200		1	" " . 0,204
2.1		II	-	0,225		1	
2.1		II	-	0,428		1	
		:	0				
		:	5				
		:	0				
		:	5				

()

8.13		II	-	0,194		1	
8.13		II	-	0,200		1	" " . 0,204
8.13		II	-	0,225		1	
8.13		II	-	0,428		1	

	: 0
	: 4
	: 0
	: 4

	: 0
	: 9
	: 0
	: 9

(0+000- 1+897) . . 1,897

/	,	,	,			,	-	,	,	
			,	,	,					
1	0,619	0,661	42		42			-1,10:2, 00 -2010	1,1	
2	0,619	0,645	26		26			-1,10:2, 00 -2010	1,1	
3	0,650	0,660	10		10			-1,10:2, 00 -2010	1,1	
4	0,661	0,669	8	8				-1,10:2, 00 -2010	1,1	
5	0,665	0,669	4		4			-1,10:2, 00 -2010	1,1	
6	0,673	0,681	8	8				-1,10:2, 00 -2010	1,1	
7	0,673	0,677	4		4			-1,10:2, 00 -2010	1,1	
8	0,681	0,723	42		42			-1,10:2, 00 -2010	1,1	
9	0,681	0,723	42		42			-1,10:2, 00 -2010	1,1	
10	0,787	0,793	6		6			-1,10:2, 00 -2010	1,1	
11	0,787	0,827	40		40			-1,10:2, 00 -2010	1,1	
12	0,803	0,828	25		25			-1,10:2, 00 -2010	1,1	
13	0,827	0,837	10	10				-1,10:2, 00 -2010	1,1	
14	0,833	0,837	4		4			-1,10:2, 00 -2010	1,1	

15	0,841	0,851	10	10				-1,10:2, 00 -2010	1,1		
16	0,841	0,851	10		10			-1,10:2, 00 -2010	1,1		
17	0,851	0,891	40		40			-1,10:2, 00 -2010	1,1		
18	0,854	0,891	37		37			-1,10:2, 00 -2010	1,1		
			368	36	332						

. 60 (0+000- 0+122) . . 0,122

/	,	,	,			,	-	,			
			,	,	,						

. 60 (0+000- 0+571) . . 0,571

/	,	,	,			,	-	,			
			,	,	,						

. (0+000- 0+449) . . 0,449

/	,	,	,			,	-	,			
			,	,	,						

. (0+000- 1+897) . . 1,897

/	,	,					-
1	0,671						
2	0,839						
:				2			

. 60 (0+000- 0+122) . . 0,122

/	,	,				-
---	---	---	--	--	--	---

. 60 (0+000- 0+571) . . 0,571

/	,	,				-
---	---	---	--	--	--	---

. (0+000- 0+449) . . 0,449

/	,	,				-
---	---	---	--	--	--	---

. (0+000- 1+897) . . 1,897

/	,	,				
1	0,671		2	0		
2	0,839		2	0		
		:	4			

. 60 (0+000- 0+122) . . 0,122

/	,	,				

. 60 (0+000- 0+571) . . 0,571

/	,	,				

. (0+000- 0+449) . . 0,449

/	,	,					

(0+000- 1+897) . . 1,897

/	,	,							
				/	,	/	,	/	,
1	0,002	0,050		2/2	48	0/0	0	2/2	48
2	0,103	0,103		1/1	0	1/1	0	0/0	0
3	0,152	0,299		4/4	147	0/0	0	4/4	147
4	0,363	0,363		1/1	0	1/1	0	0/0	0
5	0,408	0,508		4/4	100	0/0	0	4/4	100
6	0,562	0,562		1/1	0	1/1	0	0/0	0
7	0,623	0,623		1/1	0	0/0	0	1/1	0
8	0,677	0,677		1/1	0	1/1	0	0/0	0
9	0,718	0,817		3/3	99	0/0	0	3/3	99
10	0,858	0,858		1/1	0	1/1	0	0/0	0
11	0,896	0,947		3/3	51	0/0	0	3/3	51
12	0,998	0,998		1/1	0	1/1	0	0/0	0
13	1,037	1,134		3/3	97	0/0	0	3/3	97
14	1,178	1,178		1/1	0	1/1	0	0/0	0
15	1,215	1,264		2/2	49	0/0	0	2/2	49
16	1,319	1,319		1/1	0	1/1	0	0/0	0
17	1,378	1,477		3/3	99	0/0	0	3/3	99
18	1,519	1,519		1/1	0	1/1	0	0/0	0
19	1,567	1,764		5/5	197	0/0	0	5/5	197
20	1,825	1,825		1/1	0	1/1	0	0/0	0
21	1,879	1,879		1/1	0	0/0	0	1/1	0
:				41/41	887	10/10		31/31	887

. 60 (0+000- 0+122) . . 0,122

/	,	,							
				/	,	/	,	/	,
1	0,026	0,026		1/1	0	0/0	0	1/1	0
2	0,090	0,090		1/1	0	0/0	0	1/1	0
:				2/2				2/2	

. 60 (0+000- 0+571) . . 0,571

/	,	,							
				/	,	/	,	/	,

1	0,070	0,070		1/1	0	1/1	0	0/0	0	
2	0,127	0,127		1/1	0	0/0	0	1/1	0	
3	0,183	0,183		1/1	0	0/0	0	1/1	0	
4	0,247	0,247		1/1	0	1/1	0	0/0	0	
5	0,349	0,349		1/1	0	0/0	0	1/1	0	
6	0,423	0,423		1/1	0	1/1	0	0/0	0	
7	0,509	0,509		1/1	0	0/0	0	1/1	0	
:				7/7		3/3		4/4		

. (0+000- 0+449) . . 0,449

/	,	,							
			/	,	/	,	/	,	
1	0,022	0,120	3/3	98	0/0	0	3/3	98	
2	0,172	0,172	1/1	0	1/1	0	0/0	0	
3	0,201	0,246	2/2	45	0/0	0	2/2	45	
:			6/6	143	1/1		5/5	143	